DOSSZIÉ

NÁCI UFO-KUTATÁS

I. RÉSZ

A V-7-ES TITKOS FEGYVER REJTÉLYE

A BELLONZO-DISZKOSZ

NÉMET CSODAFEGYVEREK A SZOVJETUNIÓBAN?

Még a második világháború befejezése előtt a Szövetségesek különleges katonai alakulatok és a megfelelő szakértők segítségével elkezdték gyűjteni, majd és analizálni az összes hozzáférhető adatot azokról a titkos fegyverekről, amik bevetésével a német politikai elit már sokkal 1945 május előtt fenyegetőzött.

A hozzáférhető információk szerint a német V-program igazán impozáns volt, bár itt még egy mai kommentátor részére is egyenesen áthidalhatatlan szakadékok tátonganak az adatok gyűjtésének terén. Ezek hitelesítése nemcsak időigényes, de a mai napig zárolt kulcsfontosságú információk megszerzésének nehézsége miatt egyes esetekben nem is jár eredménnyel. De minden kétséget kizáróan ebben a náci katonai kutatás szétaprózása is bizonyos szerepet játszott. A hadsereg, a légierő és a haditengerészet is saját kutatási szervezettel rendelkezett, elkülönített laboratóriumai, kísérleti hangárai, lőterei és berendezései voltak. Külön-külön is igényelhettek bizonyos összegeket a központi forrásoktól, ezek mennyiségét minden szerv titokban tartotta a riválisa kutatók előtt.

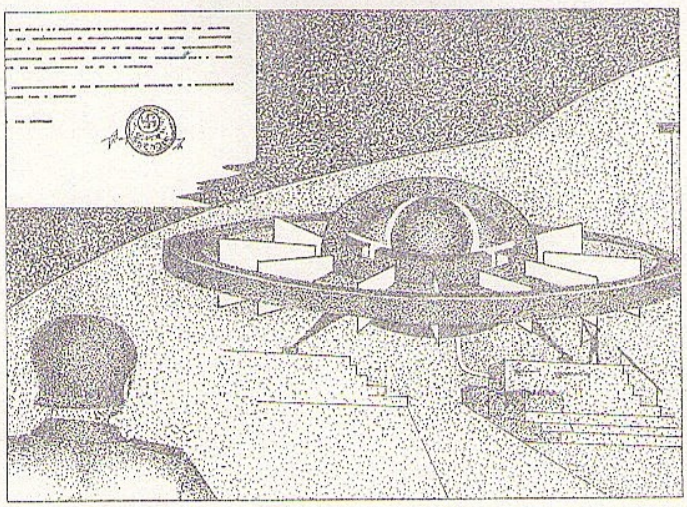
Ám mielőtt megpróbálkoznánk azon kérdés elemzésével, hogy milyen kapcsolatban voltak a német kutatás egyes kitüntetett projektjeinek eredményei a nem azonosított repülő tárgyak a negyvenes években történt megfigyelésével Csehország, Szlovákia és Lengyelország fölött, nézzük át a *Vergeltungswaffe*, azaz "megtorlófegyver"-típusú támadó fegyverek osztályozását, azokét, amiket V-rakétaként ismerünk.

A V-1 szárnyas lövedék 850 kilónyi robbanótöltet befogadására volt képes, és a föld-föld típusú rakéták prototípusával hasonlítható össze

A V-2 harci rakéta starttömege 12 910 kg, 380 km távolságra 750 kg robbanóanyagot képes szállítani.

A V-3 tulajdonképpen hatalmas, 152 mm-es kaliberű ágyú, amit *Hochdruckpumpe*, vagy *Schnelle Elise* néven is ismertek; lőtávolsága 25 km.

A V-4 pilótás rakétaszerkezet, ami a VI/A2-es űrsiklón alapszik, a japán változatban *Okha* vagy *Baka* néven ismert, kamikáze pilótáknak szánt repülő bomba.



A náci repülő korong kísérleteket éveken át titokzatosság övezte (Mészáros Tibor illusztrációja)

A V-5 támadó rakéta vadászgép, a *Natter*, végsebessége 1020 kilométer per óra, levegő-levegő rakétákkal is fel volt szerelve.

A V-6, vagy Ba 349A/B távolbahordó, kétfokozatú ballisztikus rakéta az *Urzel*, a mai ICBM, azaz interkontinentális ballisztikus rakéták elődje. Hatótávolsága 5000 km.

A V-7 hangsebességet meghaladó sebességgel repülő diszkoszplán, függőlegesen startol és landol, feltételezhetően a német atomfegyver hordozójának szánták.

A V-típusú diszkoszplán fejlesztésével kapcsolatos, elméletünk számára kulcsfontosságéggal bíró adatokat, bár töredékes információk formájában, két orosz szerző – **Borisz Surinov** és **Szolomon Sulman** munkáiban találhatjuk meg. Surinov ezzel kapcsolatban egy sokkal régibb, **Charles Garreau**-tól származó adatot idéz – Garreau a L' Histoire 1977. évi, 368-as számában azt állítja, hogy a stettini, dortmundi, esseni és peenemündei laboratóriumokban német szakemberek különleges csoportjai már 1943 májusában elkezdték a V-7-es, diszkosz alakú helikopter kifejlesztésének munkálatait. (J)

1942-ben egy Zimmermann nevezetű német mérnök megkonstruált egy repülő diszkoszt – erősíti

meg a tényt Szolomon Sulman. *A diszkosz függőlegesen startolt, vízszintes repülés közben elérte a 700 km/óra sebességet. leszállósebessége 6 km/óra volt, de a 42 méter átmérőjű diszkosz kevés stabilitást mutatott repülés közben.* (2)

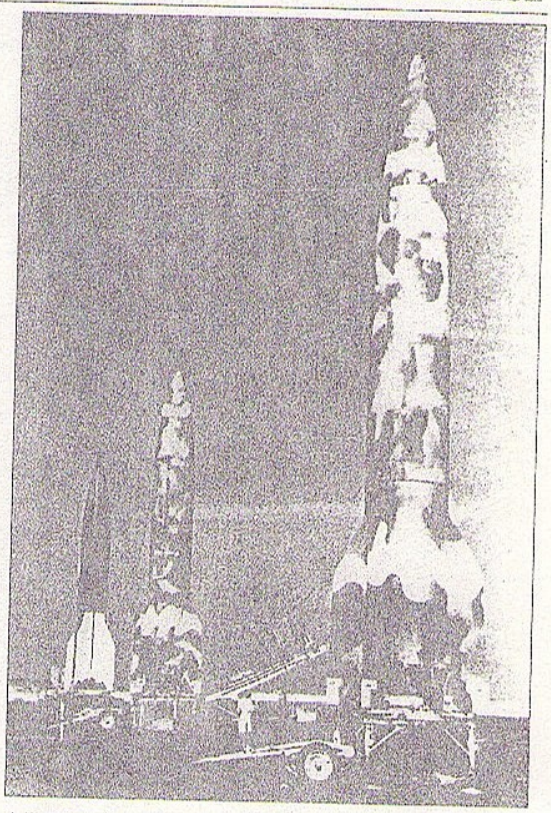
Mostanában az UFO-szakértők körében felmerültek olyan feltételezések, hogy a V-7-es a relatíve magas – 700 km/óra - sebesség mellett nem inkább csapásmérő vadászgép volt-e? (3)

A függőleges start ugyanis rendkívüli módon előnyös a harci repülőgépek esetén, például akkor, ha a gép repülőgéphordozóról száll fel. Hasonló módon az alacsony leszállósebesség is azt jelzi, hogy ezt a gépet inkább tengeri, mint földi missziókra tervezték. Ebből a szemszögből nagyon érdekesnek tűnik egy levél tartalma. A szerző - aki Swinoujsceben egy légelhárító üteg tagja volt - egy ismert ufológusnak küldte el az anyagot. Annakidején egységében igazán figyelemreméltó híresztelések jutottak a fülébe olyan furcsa *szerkezetekről*, amik állítólag a *Graf Zeppelin* repülőgépanyahajó fedélzetén voltak – azén a hajóén, amit a Szövetségesek süllyesztettek el a hamburgi kikötőben. (4)

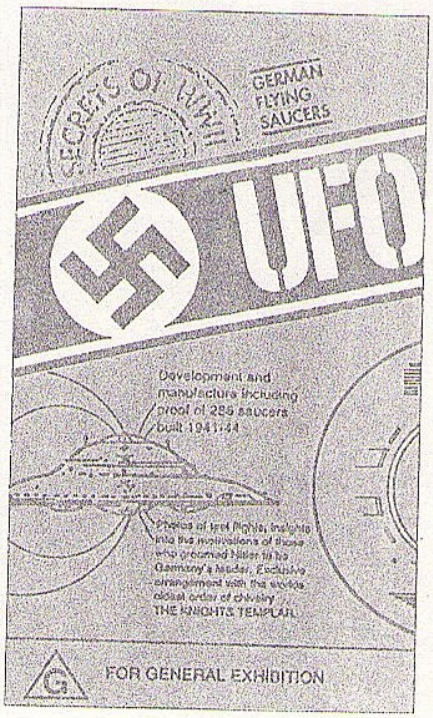
E tematika analizálásánál figyelemreméltó eredményeket ért el dr.Robert K. Lesniakiewicz kapitány, a GB JORD NOL S. S. (5) vezetője és a krakkói UFO RESEARCH GROUP aktív tagja. 1993-ban kutatómunkája során kint a terepen Krkonosében Lesniakiewitz rutin UFO-kutatást végzett. A dolog akkor változott meg, amikor két DD és NL (6) típusú megfigyelés analízisénél a két tanúnak – Éva Katarina T.-nek és Witold S.-nek egy helyi szóbeszéd jutott az eszébe arról, hogy a második világháború idején a németeknek Krkonosében egy tökéletesen álcázott bázisuk volt, ahol egy nagyon szokatlan, függőlegesen fel- és leszállni képes repülőgépet teszteltek. Mindkét tanú a helybeli lakosok vallomására hivatkozott, de semmi más konkrétumot nem tudtak hozzáfűzni a dologhoz.

A véletlen úgy hozta, hogy éppen abban az időben Lesniakiewicz a fentemlített, V-7-ről szóló orosz szövegeket tanulmányozta és a forrásmunkákban fellelhető hasonlóságok felkeltették a figyelmét. A legérdekesebb dolog azonban a francia S. Tsèau, a Buttchoffi koncentrációs tábor volt foglyának vallomása volt. Arról szólt, hogy 1943 október 18-án Tsèau Gotenhafen (Gdynia) környékén egy szokatlan, diszkosz alakú repülő tárgyat figyelt meg, amit egy pilótanő vezetett, de nem ismerte föl benne a Harmadik Birodalom Luftwafféjának közismert pilótáját, Hanna Reitsch kapitányt. (7)

Krkonoséből való visszatérése után Lesniakiewicz az összes említett helyet egy térképre vitte rá. (1. sz. rajz) Ezen a rajzon a V-1-es és a V-2-es rakétakilövő tereken kívül még a *Tausendflüsser* szuperágyú (V-3) kísérleti lövéseinek körzetét is látjuk. A V-típusú fegyverek kísérleteihez Lengyelországban a Wroclawban, Stettinben, Gdanskban és Tarnówban található laboratóriumok és gyárak képezték a technikai hátteret. Ebben a szisztémában kiemelkedő szerepet játszott a *Der Riese* nevezetű komplexum, ami a Bagoly hegyekben az amerikai Alamagordo – az atomkutatással foglalkozó centrum német megfelelője volt. A nukleáris fegyver kifejlesztésére irányuló német kísérletek a lengyelországi *Der Riese* komplexumban ugyanis megcáfolhatatlan ténynek számítanak, bár e munkálatok a Birodalom saját területén, és-

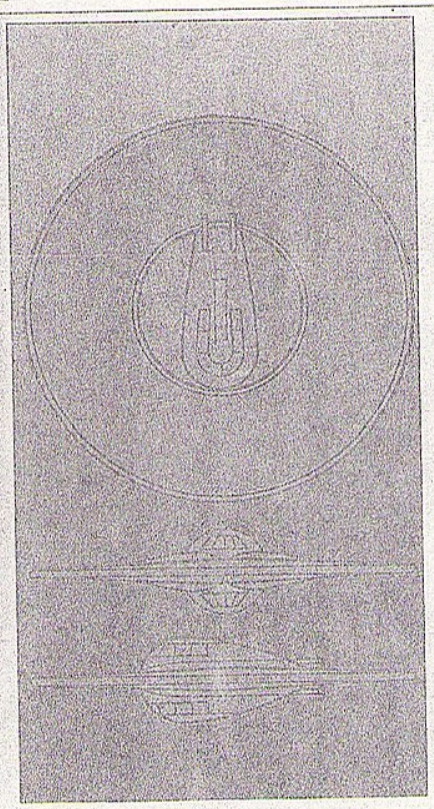


A V-2 harci rakéta starttömege 12910 kg és képes volt 380 km távolságra 750 kg robbanóanyagot szállítani. Felvételünk a náci Peenemündei kutató központban készült



pedig Hamburgban, Münchenben, Lipcsében, Berlinben, Heidelbergben és Kielben jobban fel vannak térképezve.

A náciknak nem volt birtokukban olyan stratégiai bombázógép, amit az amerikai B-29-eshez lehetett volna hasonlítani, de valami jobbat terveztek és ennek a valaminek a V-7-nek kellett volna lennie. Ahogy már említettük, a diszkoszplán különleges tulajdonságokkal rendelkezett. A függőleges startképesség viszonylag kis helyről, például egy repülőgépanyahajóról való felszállást tett lehetővé. A 700 km/órás sebességet sugárhajtású motorokkal lehetett elérni. Ezeken a motorokon a németek már a harmincas évek elejétől dolgoztak, így a fentemlített sebsség eléggé aluldimenzionáltnak tűnik és nagyon valószínű, hogy a V-7 könnyen át tudta lépni az 1 Mach sebességet. E repülőgép további figyelemre méltó tulajdonságai közé tartozott az, hogy a radarrendszerek számára láthatatlan volt. Ez annak a viszonylag jól alátámasztott ténynek köszönhető, hogy a nácik birtokában volt a *Rainbow project* megfelelője. Ennek alapján fejlesztették ki a diszkoszplán alakját is, amit a *Lopakodó*-típusú konstrukcióhoz lehet hasonlítani.



Dr. Miethe a náci repülő korong kísérleteinek egyik főmérnöke, aki a háború után Amerikában folytatta kutatásait (balra) és ahogyan sokan az N-2-es sugárhajtású „szárnyas kereket" rekonstruálták a korabeli szemtanúk beszámolója alapján. (jobboldali és a lenti kép)

Alfrede Lissoni olasz kutató ezt az érdekes megállapítást tette barátjának Jordanowba írt levelében (8):

„... a V-7-es a hitleristák titkos UFO-ja volt, amit három német és egy olasz mérnök épített meg: **Mietha, Habermohl, Schriewer** és **Alfonzo Bellonzo**. Frank Stranges, – ismert amerikai V-7-es kutató könyvében (9) egy hibát találtam – ugyanis az az olasz, aki professzor volt, a fasiszta mediolani Polytechnikán adott elő és az 1943-45 közötti időszakban eltűnt onnan, Beluzzo volt. Ugyanaz, aki életre keltette az AGIP konszernt és az Ansaldo gyárakat is Mediolánban. 1943 után Giuseppe Beluzzo (tehát nem Alfonzo Belonzo) eltűnt. Lehet, hogy Németországban, de az is lehet, hogy Lengyelországban...

1993 év vége felé **Bronislaw Rzepecki,** a krakkói UFO-kutató csoport vezetője **Jurij Sztroganov** orosz ufológustól egy furcsa dokumentumot kapott. A dokumentumot 1993 novemberében Robert Lesniakiewicz elküldte a kassai UFO-Centrum címére azzal a kéréssel, hogy lehetőség szerint, s értékét figyelembevéve publikáljuk. Ez megtörtént és a Sztroganov-jelentést ismeretettük 1993. november 28-án a III. közép-európai UFO-kongresszuson. A közönség és az újságírók nagy érdeklődéssel fogadták az anyagot. (1) E munka központi gondolata, hogy a nácik a második világháború idején összeállították:

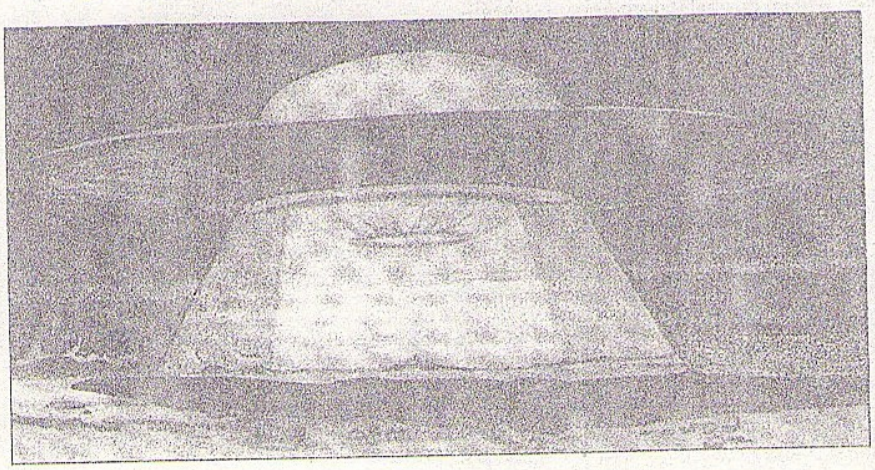
„...a következő. diszkosz formájú repülő szerkezeteket

- **N-1**-es modell: *Szárnyas kerék*. Az N-1 modellt a cseh Prága mellett próbálták ki, konstruktőrei **Schriewer** és **Habermohl** mérnökök voltak. Ez a modell volt a világ első repülőgépe, ami függőleges startra és landolásra volt képes. Egy nagy felületű kerék vázlata szerint volt konstruálva, ami a kabin körül forgott és a kabinból szabályozni lehetett a turbina lapátkáinak szögét is. Ezek a lapátkák együtt forogtak a kerékkel. A lapátkák lejtésének, szögének átállításával felemelkedő erőt lehetett elérni a függőleges vagy vízszintes mozgás elérésére. Az N-1-est sugárhajtású motorok hajtották (...).

- **N-2**-es modell: *Merőlegesen startoló repülőgép*. Ez az N-1-es modernizált változata volt. (...). Az N-2-es modell kb. 1200 km/óra sebességet tudott elérni, tehát kb. 1 Mach körülit (...)

- **N-3**-as modell: *Bellonzo diszkosz*. Két változata volt, a 38, illetve a 68 méter átmérőjű. Az N-3-ast füst- és lángmentes *robbanómotor* hajtotta, amit az osztrák dr. **Viktor Schauberger** mérnök konstruált meg. A motornak üzemanyagként csak vízre és levegőre volt szüksége... A működésének fő megnyilvánulása egy irányított robbanás volt, ami antimagnetikus mezőt generált, ennekk köszönhetően a jármű a Föld mágneses terében levitált. A kerületén 12 lökhajtásos motor helyezkedett el. A motorok két funkcióit láttak el, egyrészt hűtötték a fő levitációs motort és biztosították a gép vízszintes mozgását. 1945-ben a *Bellonzo diszkosz* végrehajtotta első és egyben az utolsó próbarepülését. A pilóták három perc leforgása alatt elérték a 15 000 m magasságot és a horizontális repülésben a 2200 km/óra sebességet, ami kb. 2 Mach-nak felel meg...

Jurij Sztroganov még egy fontos információt közöl, nevezetesen azt, hogy az N-3-as modell sorozatgyártására Breslauban, azaz a mai Wroclawban voltak berendezve az üzemek. Vajon csak véletlen, hogy e város és Prága között pont Krkonose és a Bagoly hegyek terülnek el, ahol 1943-tól inten-



zív munkálatok folytak a náci nukleáris programon?

"Ki tudja" – kérdezi Robert Lesniakiewicz", hogy a legendás wroclawi kincs valóban nem drágaságokból és művészi alkotásokból állott, hanem inkább a V-7-es tervrajzaiból és a konstrukció részleteiből? Azok, akik erről a kincsről beszéltek, azt állították, hogy a kincskeresők nem csak a náci gyilkosoknak eshetnek áldozatul, de a szovjet KGB, vagy GRU is végez velük. Így a nyugati titkosszolgálatok az ötvenes és hatvanas évekbeli fokozott tevékenységét nem az urántartalékok, hanem inkább a V-7-es terveinek felkutatásával lehetne magyarázni. Nem csak az uránércet keresték, de a V-7-et is – ez egy legenda volt a legendában... (11)

A V-7-es és a német nukleáris fegyver titka Lengyelországban minden kétséget kizáróan a Grechynában található beskidai földalatti térség labirintusában keresendő. Ezt a helyet a háború után biztonsági okokból betemették.

Ma már csak nagyon kevés tanú van az élők sorában, aki meg tudná mondani, milyen munkát végeztek a nácik ezen és más, a térképen (...ábra) feltüntetett területeken. Robert Lesniakiewitz elbeszélgetett Tadeusz L.-lel és Jozsef M-mel, akik a német megszállás alatt a *Der Riese* bázison dolgoztak. Az illetők azt állítják, hogy a két földalatti komplexum feltűnően hasonlít egymásra, éspedig:

1. Mindkét építmény nehéz, hegyi terepen épült
2. A koncentrációs tábor foglyai és hadifoglyok építették fel
3. Német és olasz mérnökök dolgoztak bennük
4. Az őrséget a Waffen SS katonái látták el, később a Wermacht katonák is csatlakoztak hozzájuk
5. Stratégiailag érdektelen területen helyezkedtek el, tehát nem voltak az ellenséges hadsereg támadásainak irányában
6. Mindkét építmény a kommunikációs utak közelségében volt található
7. A tudományos kutatóközpontok - Prága, Wroclaw, Krakkó - közelében helyezkedtek el
8. Mindkettő szomszédságában vagy voltak uránérclelőhelyek, vagy folytak az érc utáni kutatások! (12)

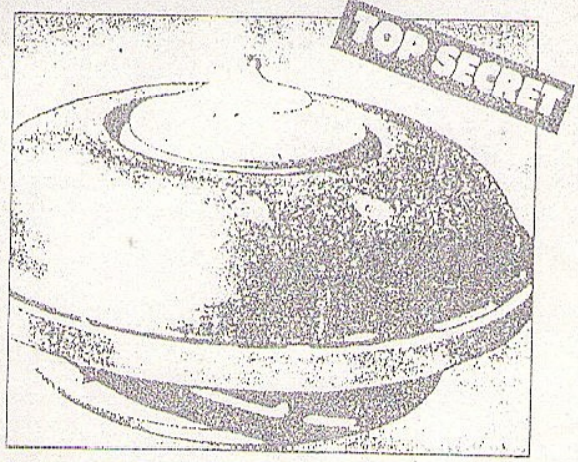
Lesniakiewicz informátorai azt állítják, hogy a grzechneni bunkereknek csak nagyon kicsi volt a térfogatuk ahhoz, hogy bármiféle gépeket lehetett volna bennük elhelyezni. A fő céljuk a védelem volt.

De mit kellett védeniük?

"Tán csak nem azt a nyomorult utat Makow Podhalanskiból Suchá Beslidzkajaba és Stryszawaba" – mondja Robert Lesniakiewicz, aki saját magyarázatával áll elő (13):

"A leglogikusabbnak az a feltételezés mutatkozik számomra, hogy ezek az erődök a múltban valamiféle komplexumot – és ki tudja, hogy nem-e az atombombát kutató és a jalowiecki övezetben elterülő kutatóbázist - voltak-e hivatottak védeni. A Bagoly hegység és a Jalowiecki övezet közötti földrajzi adottságok hasonlósága szembetűnő. Ezek a hegységek nem túl magasak és nem túl nagy települések mellett terülnek el. Nagyon érdekes, hogy Grzechynia pont a Harmadik Birodalom centrális területeinek geometrikus középpontja közelében fekszik, ami az akkori nehézbombázók hatótávolságát tekintve, kizárta azt, hogy légitámadás érhesse őket. A hely tehát egyszerűen ideális a titkos atomísérletek megvalósítására. Akár még manapság is.....

Csak azonosulhatunk Robert Lesniakiewicz zárszavaival, miszerint ezeket a helyeket a hitlerista Niebelungok bűvölték még, s jelenleg Kolumbuszukra várnak.



A peenemündei kísérleti központ térképe, ahol a német V-7 titkos fegyver kikísérletezését 1943-ban elkezdték (fent), és ahogy a helyből felszálló, diszkosz alakú repülőgépet az amerikaiak elképzelték. (lent)

És így, míg ő teamjével együtt a lengyel oldalon indult el a német diszkoszplánok és a nácik atombombája titkának nyomában, én megpróbáltam ugyanezt a cseh és szlovák oldalról megvizsgálni.

A volt Csehszlovákia területén közvetlenül a második világháború után létezett bizonyos mennyiségű, a V-típusú fegyverek gyártásáról és fejlesztéséről szóló dokumentum. Ezek elsősorban az egykori Cseh-Morva protektorátusban lévő, a programhoz szükséges alkatrészeket gyártó cégeknél, például a brünni Zbrojovka és a pilzeni Skodovka gyárak levéltári anyagának maradványaiban voltak megtalálhatók.

Ezeket a töredékeket a Katonai Technikai Intézet VI. ügyosztálya gyűjtötte össze. A munkatársak összeszedték és rendszerezték a megmaradt náci okmányokat, tervrajzokat és egyéb feljegyzéseket. De erről már mára. *hála* a szovjet titkosszolgálat tudományos csoportjának, mely minduntalan a német levéltárak romjai között kutatott és fogságba esett civil és katonai szakértőket hallgatott ki, csak keveset tudunk. A szovjetek aktivitással

próbálták meg azt a veszteségüket pótolni, ami akkor érte őket, amikor szó szerint az orruk előtt a Hodges 1. hadseregének egységei Nordhausenből 100 komplett V-2 rakétát szállítottak el, továbbá rengeteg pótalkatrészt, és a levéltárakból tíz tonna dokumentációt.

De a fennmaradt dokumentáció alapján például be lehet bizonyítani, hogy a Velvetech u Teplic-ben levő gyárban, ahol eredetileg az úgynevezett *Füllstelle Hertine* repülőbombákat készítették, 1944 májusától 1945 márciusig a V-1-es alkatrészeit, állították elő, pontosabban a robbanófejeket 2625 db/hónap teljesítménnyel. A gyár testvérüzeme a Lengyelországban lévő Luftmuna Bromberg gyár volt. (14)

Egyes feladatokat minden bizonnyal a Skoda művek és a brünni Zbrojovka gyár is elvégzett, de minket elsősorban azok a konstrukciós és fejlesztési munkahelyek érdekelnek, amelyek egyenesen bekapcsolódtak a V-7-es fejlesztésébe is, főleg azért, mert Prága környékén helyezkedtek el, ahol és ezt **Sztroganov** jelentéséből tudjuk, a diszkoszplán kísérleti repülésére is sor került.

A Decin-Pomokly Schmidling nevezetű munkahelyen kívül, ahol a rakétamotorok fejlesztésének és gyártásának szakértői potenciáljának jelentős része tömörült, mindenekelőtt a Pribramban levő Skoda gyárak fejlesztési központjáról van szó. Ez a központ egyenesen alá volt rendelve az SS tudományos központjának, élén **Rolf Engel** állt. 1943-ban, amikor Speer miniszter utasítására ide nevezték ki, idekerültek a grossendorfi Versuchanstalt für Strahltriebwerke, a reaktív motorok kutatásával megbízott cég vezető szakemberei is. A munkálatok itt egészen 1945 áprilisig folytak, amikor is az alkalmazottakat Münchenbe evakuálták, ahol is a **Bayerische Motorenwerke**, a V-fegyverek motorjait kifejlesztő és gyártó cég központja volt.(15)

Bronislaw Rzepecki, a krakkói UFO-kutató csoport igazgatója, aki 1993 végén megkapta a furcsa dokumentumokat (balra) és Ph. Dr. Egon Niczky a Kassai UFO Centrum vezetőségének tagja

Véleményem szerint nagyon valószínű, hogy **Engel** a V-7 hajtóműrendszerének megtervezésében is részt vett, mivel a rakétamotorok fejlesztésének területén a háború előtti és háborús időszakban is egyaránt kimagasló szakembernek számított.

És most lássuk azon megfigyelések leírását, melyek magyarázata bizonyos kapcsolatban lehet a náci titkos fegyverek kísérleteivel.

Az egyik legérdekesebb megfigyelésről **V. Liska – L. Lenko** *UFO-k Csehszlovákia fölött is* című könyvében olvashatunk, ahol a tanú, bizonyos Frantisek P. így nyilatkozik (16):

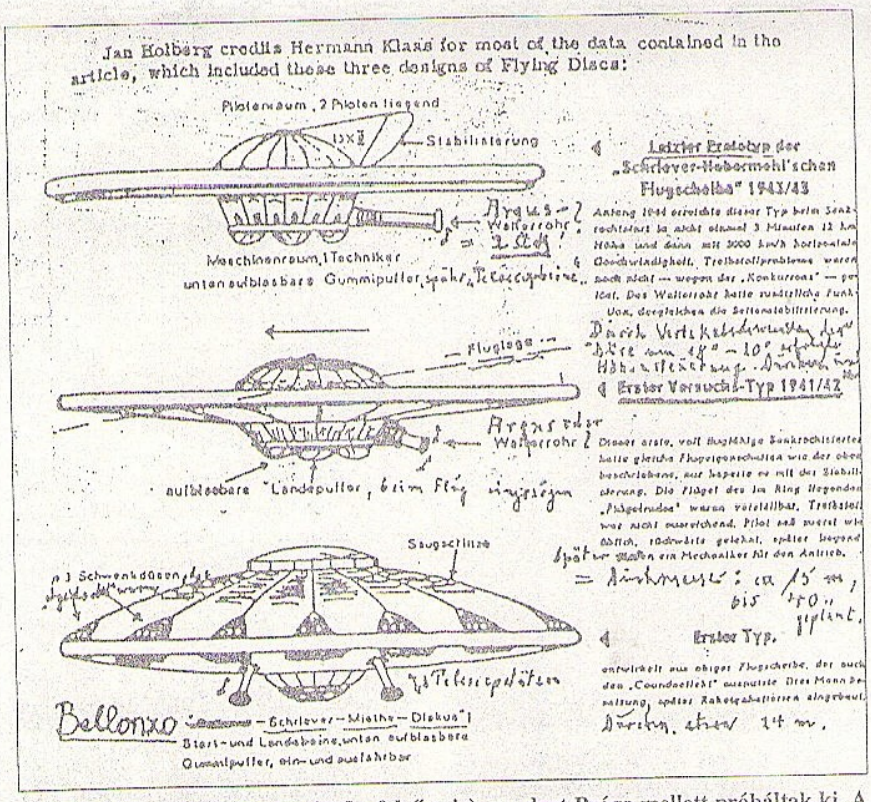
„1944-et írtunk, a háborús események lassan végükhöz közeledtek és a szövetséges repülőgépek megbízhatóan uralták a Birodalom maradványainak légterét, beleértve Csehszlovákia területét is.

Abban az időben 18 éves voltam, szüleimmel a Pilzen melletti Blovicében laktunk. Amikor 1964-ben először olvastam híreket az UFO-król, mint a villám hasított belém egy 20 évvel ezelőtti emlék.

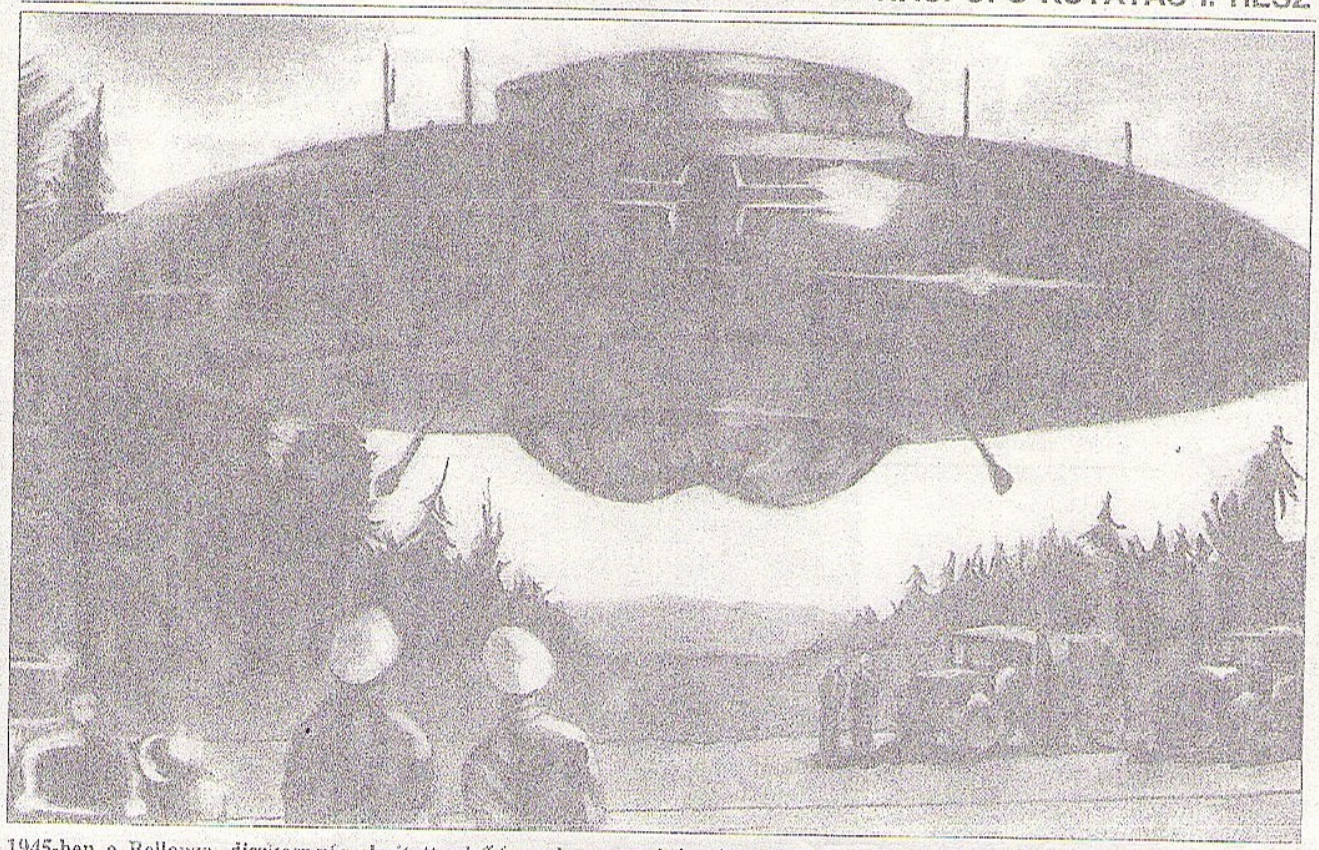
Késő nyári délután volt, amikor a Kamensko nevezetű erdő fölött elég nagy magasságban (talán 5 km) a levegő kékjében egy szivar alakú, csillogó tárgyat vettem észre. Első gondolatom az volt, hogy egy német léghajó. De nem láttam a bordázatot és nyoma sem volt a hátsó stabilizációs kormányoknak.

A tárgy hosszúságát úgy 100-150 m-re becsültem meg, az átmérője úgy 50 m lehetett.

A tárgyat a lemenő nap sugarai ragyogták be és a nap felé fordított oldala ezüst színben ragyogott, míg a


Jan Kolberg credits Hermann Klaas for most of the data contained in the article, which included these three designs of Flying Discs:
Pilotenraum, 2 Piloten liegend
Stabilisierung
Letzter Prototyp der „Schriever-Habermohl'schen Flugscheibe" 1943/43
Maschinenraum, 1 Techniker
unten aufblasbare Gummipuffer
Flugdüse
Erster Versuchs-Typ 1941/42
aufblasbare "Landepuffer"
Saugschlitze
Erster Typ.
Bellonzo
Schriever – Miethe – Diskus 1
Start- und Landebeine, unten aufblasbare Gummipuffer, ein- und ausfahrbar

N-1-es modell. A szárnyas kerék (legfelső rajz), amelyet Prága mellett próbáltak ki. A modell konstruktőrei Schriewer és Habermohl mérnökök voltak. N-2-es modell (középső rajz) függőlegesen startoló repülőgép volt, az N-1-es modernizált változata. Ez a típus kb. 1200 km/h sebességet tudott elérni. N-3-as modell. A Bellonzo diszkosz néven vált ismertté. (alsó rajz) Két változata volt a 38, illetve a 68 méter átmérőjű. Az N-3-ast füst és lángmentes robbanómotor hajtotta, amit az osztrák dr. Viktor Schauberger mérnök konstruált. A motornak csak vízre és levegőre volt szüksége...



1945-ben a Bellonzo diszkosz végrehajtotta első és egyben az utolsó próbarepülését. A pilóták három perc leforgása alatt elérték a 15 000 m magasságot és a 2200 km/h sebességet, ami kb. 2 Mach-nak felel meg...

másik szürkéskék színezetével belemosódott az ég kékjébe. Az égen csak itt-ott úszott egy felhő, de ez határozottan nem felhő volt. Az volt a furcsa rajta, hogy előtte egy olyan világosabb hely volt, ami úgy nézett ki, mint valami kabin.

A tárgy egészben véve nyugalomban volt, semmiféle hangot sem lehetett hallani. Később az a benyomásom támadt, mintha a tárgy lassan függőlegesen ereszkedett volna alá. Már késő délután volt, ezért feltételeztem, hogy a tetején történt színváltozásokat a napfény okozta. Egészen pontosan emlékszem hogy piros és sárga fényről volt szó.

A tárgyat mintegy 7 percig figyeltem meg, míg megint lassan emelkedni nem kezdett. Végül eltűnt a kék égben. Az egész jelenség úgy 15 percig tarthatott..."

Csak nagyon nehezen tudom elképzelni, hogy 1944-ben a nácik hadi célokra használtak volna léghajókat, főleg a sebezhetőségük rizikója miatt. Vagy talán egészen más motivációról volt szó? A harmincas években még el lehetett töprengeni például egy Zeppelin felderítőhajóként való alkalmazásáról. Ez történt például 1934 május 15-én, Hitler hatalomra jutása után, amikor is a birodalmi vezetőség a berlini csehszlovák nagykövetségnél kérte egy léghajó Pilzen környékén való repülésének engedélyezését. A jelzett napon a repülés le is zajlott, egy 238 m hosszúságú óriás a Waldsasemm – Cheb környékén délkeleti irányban átrepülte a határt és a célterületén megpróbálta lefényképezni a Skoda gyárak területét.

MILOS JESENSKY
és Ph. Dr. EGON NICZKY

(Írásunk Ph. Dr. Egon Niczky-nek a IV. Magyar UFO-Kongresszuson elhangzott azonos című előadásának összefoglalója a szerző jóváhagyásával. A cikk az előadás eredeti képanyaga és a RYUFOR Archívum támogatásával készült.)

(Folytatás a következő számban)

JEGYZETEK:

1. Surinov, B. A.: Paradoks XX. veka, Mezdunarodnoje otnoszenija, Moskva 1990.

2. Sulman, S.: Inoplanetjanje nad Rossijej, Profizdat Fora Film, Moszkva 1991.

3. Lesniakiewicz, R.: Ufologia i politika, (6. c. Anéks do spravy V-7 i inych Broni V), kézirat, GB JORD NOL S. A., 1991.

4. Lesniakiewicz, R.: UFO nad granica, kézirat, GB JORD NOL S.A. 1991.

5. Lesniakiewicz-csel szorosan együttműködik főleg a „Projekt Tatry 90" keretében. Ennek fő célja a cikkben említett jelenség vizsgálata Tátra, Beszkidek területén. A kutatást azoubán a múlt évben a Krkonose hegységre is kiterjesztették.

6-7. Sider, R.: Ultra Top Secret, Axis Mundi, Paris 1989. Lásd még: EUROFON News, 2/1991.

8. Lesniakiewicz, R.-Lissoni, A.: 1990-1993-as személyes levelezés, in: Lesniakiewicz, R.: Ufologia i politika (6. c.) GB JOURNAL 1993.

9. Stranges, F.: Nazi UFO secrets and bases exposed. I.E.C. Publ. 1982 mivel idézetről van szó, a lényeg az, hogy Stranges Giuseppe Belluzzo helyett Alfonso Belonzot ír.

10. Sedlácik, L.: Vypustal Adolf Hitler lietajuce taniere? (Rozhovor s Milosom Jesenskym in: Novy Cas. z. 18.12. (príloha), str. 8-9.

11. Lesniakiewicz, R.: Ufologia i politika, c.d. 1993.

12. Lesniakiewicz, R.: Ufologia i politika, 6. D., V-7.

Grzechynia, Zarnowka, Osielec – Dalszy ciąg tajemnicy.

13. Lesniakiewicz, R.: Ufologia i politika, c.d.(6.D) 1993.

14. Kroutik, J.:-Ruzicka, B.: Vöjenské rakety, Nase Vojsko, Praha, 1985, 167. old.

15. Kroutik, J.: Ruzicka, B.: c.d., 135. old., 132-133-tabl.

16. Liska, V.-Lenk.: UFO i nad Ceskoslovenskem, Interkontakt servis Praha 1991, 10-11. old.